Gazeta dos Caminhos de Ferro, ano LI, nº 1234, 16 de maio de 1939, pp. 253-255 Revista quinzenal

O problema nacional ferroviário e a coordenação dos transportes

Síntese doutrinal de quatro conferências

Conferência realizada na «Ordem dos Engenheiros»

em 20 de Junho de 1938

pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação)

Deve-se notar:

1.º — que em geral o custo do transporte por caminhão é maior que no caminho de ferro, principalmente a grandes distâncias;

2.º — que o camionista não constitue reservas para amortisação rápida de material;

3.º — que a liquidação da situação de numeroso pessoal dos Caminhos de Ferro representaria enormíssimo encargo.

Esta primeira solução é pois absurda e inexequível.

SEGUNDA HIPÓTESE

Para estabelecer a lógica igualdade de condições seriam precisos:

«1.ª — supressão das obrigações de serviço público, que não impedem sôbre a camionagem;

«2.ª — livre escolha dos transportes a efectuar, e supressão da base tarifária *ad valorem*;

«3.ª — assumir o Estado o encargo da conservação das linhas férreas, anàlogamente ao que sucede com as estradas. Acresce o encargo das passagens de nível.

«Com respeito à primeira destas condições, devemos notar que ela envolve a supressão de certos transportes obrigatórios de serviço público, e designadamente a abolição da importante redução de que gosam nos caminhos de ferro todos os transportes por conta do Estado.

«Há ainda a notar todo o concurso que os caminhos de ferro estão prestando freqüentemente ao Estado, na resolução de certos assuntos de interêsse para a economia nacional, concurso que não pode ser encontrado na camionagem, como seja o dos transportes de minérios pobres, o dos combustíveis nacionais, e, em geral, todos os que se referem a grandes tonelagens de mercadorias de fraco valor, para as quais os caminhos de ferro são sempre solicitados a reduzirem ainda as baixas tarifas que lhes são aplicáveis.»

A livre escolha teria conseqüências desastrosas para a economia. Seria uma resolução nefasta no sistema de transportes.

A 2.ª solução é inexequível e em parte alguma foi aplicada.

TERCEIRA HIPÓTESE

É a única admissível julgada rasoável em todos os países.

A doutrina assente no último Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de 1937 em Paris, corolário dos estudos feitos nos de 1925 em Londres, 1930 em Madrid, 1933 no Cairo, foi a seguinte:

«Os Caminhos de Ferro têm obrigação legal de assegurar os transportes públicos segundo os princípios exigidos pelo interêsse público.

«Em conseqüência desta posição especial resultam para os caminhos de ferro encargos especiais, que não sobrecarregam nenhum dos outros meios de transporte, e cujas repercussões sôbre o seu rendimento técnico e económico obstam a que a escolha dos utilisadores se exerça em condições comparáveis.

«É preciso, portanto, que as emprêsas de transportes, investidas de funções públicas essenciais, sejam protegidas contra a concorrência de todos os meios de transporte que não são abrangidos pelas mesmas obrigações de interêsse público, e que podem escolher livremente o seu tráfego e fixar as suas tarifas.

«Numa organização nacional, o transporte por estradas deve ser complementar, e não concorrente do transporte por via férrea; é preciso portanto, não lhe dar alento para além da medida do indispensável, e sòmente desde que se efectue um transporte que a via férrea não pode efectuar.

«De uma forma muito especial, convém conseguir que o tráfego a grandes distâncias e o tráfego de grandes massas sejam assegurados por caminhos de ferro, aos quais importa conservar a sua missão, para bem do interêsse geral.»

Referi atrás as graves afirmações do Presidente *Roosevelt* em 1932.

Dorpmuller, director geral dos Caminhos de

Ferro Alemãis, fez, no Congresso do Cairo em 1933, as seguintes incontestáveis afirmações:

«É porque os caminhos de ferro asseguram a vida da nação que lhes foi dado um monopólio, e êsse monopólio deve subsistir, se se quiser salvaguardar os interêsses da Nação.

«O desenvolvimento dado aos transportes por estrada transtornou completamente o regime dos caminhos de ferro.

«É impossível pensar numa luta de tarifas, que se traduziria num abaixamento dos preços para as mercadorias de valor, e correlativamente, na elevação dos preços para as mercadorias transportadas em grandes massas, que têm uma importância considerável para a economia nacional.»

O Sr. General Raúl Esteves formula pois as seguintes conclusões, que se impõem:

1.ª — O automóvel não deve ser o concorrente do caminho de ferro, mas sim o seu necessário complemento;

2.ª — Nos casos em que o interêsse nacional assim o aconselhar, os dois meios de transporte devem ser concentrados nas mãos da mesma emprêsa exploradora, que pode ser o próprio Estado.

O Sr. Dr. Fezas Vital assentou em termos genéricos conclusões idênticas na essência e igualmente bem deduzidas, preconisando um sistema nacional de transportes, em que os elementos coordenados e fundamentais, no momento presente,

«são caminho de ferro e a camionagem, ambos intrinsecamente unidos ao progresso económico do país.

«O ideal consistirá em que se completem e reciprocamente se auxiliem, obtendo, como resultado último, a harmonia possível entre as necessidades dos transportes e os meios de as satisfazer, e evitando, assim, o desordenado e caótico desequilíbrio actual, que, além do mais, conduz a faltas de transportes aqui e a excessos, acolá, uns e outros por igual anti-económicos.

«E quando falo em ideal a atingir, não viso um ideal absoluto, guia definitivo nesta matéria.

«Não ignoro que as soluções terão de *ser sempre nacionais e transitórias*, isto é, dadas em função de exigências políticas e económicas variáveis de país para país e de época para época.

«Como escreveu *Helander*, «não pode haver senão um programa nacional de organização de vias e meios de comunicação dum país determinado, em determinado estado da evolução política e económica.

«Como ignorar, por exemplo, a *nossa* rêde de estradas e a *nossa* rêde de caminhos de ferro?

«Não se pode gizar hoje um sistema de organização de transportes, como se gizaria se vivessemos num país virgem de caminhos de ferro e de estradas; deve gizar-se com os dados actuais, ainda que, porventura, alguns tenham de ser em parte sacrificados.

«A verdade, porém, é que, pelo menos por longos anos ainda, os caminhos de ferro revelar-se-ão, como hoje se revelam, indispensáveis, quer à defesa, quer à economia nacionais, o mesmo sucedendo, no seu domínio, à camionagem.

«Coordenem-se, então, e quanto antes.»

Esta conclusão foi abonada com a ilucidativa resenha das providências tomadas com orientação análoga nos principais países: Inglaterra, Alemanha, Suíssa, Itália, Estados Unidos e França:

«É assim se vê que, no conjunto, as diversas soluções procuram menos o progressivo desenvolvimento do transporte-automóvel do que a defesa do caminho de ferro.

«É que por tôda a parte se vai reconhecendo a necessidade de proteger êste indispensável *serviço público*, obrigado a transportar de *n'importe où, vers n'importe quel point, par n'importe quel train* e sem aviso prévio, qualquer que seja o número de passageiros ou a quantidade de mercadorias a expedir; é que por tôda a parte se vai reconhecendo que o pretenso triunfo do automóvel sôbre o carril não é devido tanto à sua juventude, maleabilidade e audácia, como à desigualdade de condições da concorrência, coacto, como está o segundo por uma regulamentação sempre restritiva, porque sempre determinada pelo interêsse público, pelo interêsse dos usuários, e liberto, como vive ou vivia o primeiro, de tais peias, guiado apenas pelo seu interêsse, pelo interêsse da emprêsa; é que por tôda a parte se vai reconhecendo que ou o Estado intervém a tempo e horas, ou encontrar-se-à, em futuro não longínquo, diante de um problema de magnitude tal, que a sua solução ninguém a obterá sem forte abalo para a economia pública e particular e sem quási incomportáveis sacrifícios financeiros; é que por tôda a parte se vai reconhecendo que a coordenação e equilíbrio dos vários sistemas de transporte deve o Estado obtê-los tão ràpidamente quanto possível, mesmo que à rapidez tenha de sacrificar soluções em si mais perfeitas, mas de realização tardia.

«Como escreveu Josse, *Maître des requêtes* no Conselho de Estado francês e relator das questões de transportes no Conselho Nacional Económico, «é preferível uma solução rápida do problema dos transportes, *qualquer que seja*, a uma solução talvez teòricamente melhor, mas que não pode ser realizada senão ulteriormente e que só conseguiria perpetuar a anarquia nêste domínio».

«E se isto é reconhecido hoje nos países de tráfego intenso, o que devemos pensar nós, portugueses, nós, cuja vida económica é de si tão precária e tão pobre?!»

Pela sua parte o Sr. General Raúl Esteves gizou um plano de organização.

Ideia geral do plano nacional de transportes

«Resumindo as linhas gerais que ficam traçadas, poderíamos supor que o plano nacional de transportes seria constituído pelos seguintes agrupamentos:

«1.º — Na zona do Norte:

«*a*) — um agrupamento de via larga, compreendendo essencialmente as duas grandes artérias já existentes, do Minho e do Douro;

«*b*) — um agrupamento de via estreita, correspondente às linhas desta espécie já existentes, ou em via de conclusão, e completado, pelo menos, com uma grande transversal que as ligasse, e cuja construção se impõe;

«*c*) — serviço de camionagem, que pode ser, ou não, independente dos agrupamentos ferroviários, mas obedecendo sempre às directrizes que para êle ficaram indicadas nesta zona.

«2.º — Na zona do Centro:

«*a*) — um agrupamento de via larga, compreendendo tôdas as linhas desta bitola já existentes, e completado com alguma linha mais importante das indicadas no plano geral da rêde ferroviária do país, e cuja construção seja aconselhada por razões mais imperiosas dos interêsses do Estado, incluindo os da defesa nacional;

b) — um agrupamento de via estreita, compreendendo as linhas já existentes, e aquelas que se acham em via de construção;

«*c*) — serviço de camionagem, independente dos agrupamentos ferroviários, mas cuja acção se deve manter dentro dos limites que lhe foram assinalados para esta zona.

«3.º — Na zona do Sul:

«*a*) — um agrupamento de via larga compreendendo a rêde já existente, com o acabamento dos troços em construção;

«*b*) — serviço de camionagem subordinado à mesma Direcção do agrupamento ferroviário.»

Êsse magistral trabalho é rematado com as seguintes conclusões:

«1.º — É absolutamente necessário assegurar a manutenção de eficiência do nosso sistema ferroviário, não só pelas funções insubstituíveis que ainda hoje lhe competem dentro do organismo da Nação, mas também porque êle constitue um valioso elemento do património nacional.

«2.º — O aproveitamento dos outros sistemas de transporte deva ser feito dentro de uma razoável satisfação dos seus interêsses particulares, mas sem que êles possam, pelo seu desordenado desenvolvimento, concorrer para a ruína do sistema ferroviário nacional.»

Fecha a conferência com estas considerações fundamentais:

«1.ª — Tudo o que concorra para manter a eficiência da rêde ferroviária nacional está em harmonia com os interêsses que ela representa para o País.

«2.ª — Nada que possa contribuir para a ruína do nosso sistema ferroviário pode razoàvelmente ser considerado vantajoso para os interêsses da Nação.

* * *

Importa destacar, da notável conferência do Sr. Eng.º Vasconcelos Correia, algumas reflexões de pêso sôbre esta grave questão:

«A concorrência desordenada da camionagem é hoje o aspecto mais grave da crise. Os próprios camionistas se queixam de que se estão arruinando uns aos outros.

«Esta concorrência existe hoje em todo o mundo e não se pode dizer que esteja resolvida completamente em qualquer parte. Nenhuma solução se encontrou ainda que se imponha como definitiva.

«Em Portugal tomou aspectos especiais. Em primeiro lugar, porque surgiu dum momento para o outro, quando as nossas estradas subitamente melhoraram de estado. Na maior parte dos países, o desenvolvimento do automobilismo fez-se lentamente, porque não teve de esperar, como entre nós, que as estradas permitissem a sua cómoda circulação.

«A erupção de automóveis que então se deu, fez crer a muita gente que estava alí uma bela fonte de lucros, que era útil explorar quanto antes.

«Poucos dos que se meteram nesse negócio viram bem o negócio. Não pensavam nas despesas que era necessário fazer para uma boa conservação dos veículos, nem no período de duração dêstes, dentro do qual havia que contar com verba para amortização do capital empregado na compra do carro.

«Ao cabo de poucos anos muitos foram os que se viram com carros velhos, incapazes de servir, e sem o capital para os substituir. Só nessa altura se aperceberam de que tinham queimado capitais.

«É claro que uma nova regulamentação poderá remediar, ou pelo menos atenuar, a crise dos transportes.

«Eu sei que há quem queira sustentar que a causa da quebra de receitas no caminho de ferro não é a concorrência da camionagem.

«A êsses oporemos o gráfico n.º 13, que parece poder servir nos para apoio da nossa afirmação.

«A conseqüência mais grave da queda de receitas para a C. P. foi a situação que se criou nos Caminhos de Ferro do Estado.

«Na rêde da C. P., pelos melhoramentos que se tinham acumulado, pelo bom estado em que se encontravam as suas linhas e o seu material circulante, conseguiu-se que a sua exploração não caísse em *déficit* senão num ano, em 1921. É facto que tem tido pequenos saldos e que, por isso, se tem atrasado em melhoramentos, material circulante e renovação de linhas. Mas tem conseguido cumprir os seus compromissos.

«A exploração das linhas do Estado, logo que se acentuou a crise, em 1931, caíu em *déficit* e assim se tem mantido até 1937.

«A soma dos *déficits* acumulados até 1937 subiu a 43.734 contos, verba que ainda não está liquidada, e que, por êsse facto desfalcou a tesouraria da Companhia em quantia igual.

«Não falta, com certeza, quem tenha atribuído tôdas as dificuldades à imprevidência dos dirigentes da C. P.

«Todos os profetas de factos passados, e que são muitos, entendem que em 1926, quando estudámos as condições do concurso para o arrendamento das linhas do Estado, devíamos ter previsto a crise mundial, que só começou a desenhar-se em 1930, assim como podíamos ter calculado os prejuízos que a desordenada concorrência do automobilismo havia de causar ao caminho de ferro, e que, portanto, não devíamos ter apresentado proposta para o arrendamento.

«O notável Director Geral dos antigos Caminhos de Ferro do Estado Francês, sr. *Raoul Dautry*, diz no seu livro «*Métier d'Homme*», editado em 1937, o seguinte:

«Comme vous voyez, les chemins de fer français jusque dans tous les derniers temps n'étaient pas «en situation de maladie»; peu de gens pouvaient prévoir en 1929 et même au début de 1930, que cette industrie serait bientôt considérée comme au bord de la ruine.»

«O sr. *Dautry*, vivendo em França, num país onde o bom estado das estradas permitiu que o automobilismo se desenvolvesse à medida que os automóveis se aperfeiçoavam em fábricas francesas, diz que em 1929 e mesmo no começo de 1930 poucas pessoas podiam prever o que veio a suceder, mas os críticos entendem que a Administração da C. P. tudo podia prever em 1926, como êles o fizeram.

«Os mesmos censores também nos acusam de não termos previsto a tempo a necessidade de se regulamentar a camionagem de mercadorias, que tanto mal nos está causando. Também neste ponto é injustíssima a acusação.

«Nos relatórios que os Conselhos de Administração da C. P. apresentam aos seus accionistas encontram-se, desde 1933, referências à questão da camionagem de mercadorias.

«Do Relatório referente àquele exercício, apresentado em 1934, transcrevemos:

«Foram tomadas providências governamentais para regulamentação da indústria de automóveis pesados. Efectivamente, por decreto n.º 22.718 de 22 de Junho de 1933, substituído pelo n.º 23.499 de 24 de Janeiro do corrente ano, estabeleceram-se disposições, que vieram, pelo menos, pôr côbro à completa anarquia em que vivia a indústria da camionagem.

«Não cremos que dessa lei possam vir benefícios sensíveis em relação à situação criada ao caminho de ferro.

«Julgamos apenas que a sua promulgação evitará, talvez, quando fôr cumprida integralmente, que se agrave a situação do serviço ferroviário de passageiros. Receamos, entretanto, que a completa liberdade em que poderão circular os camions de carga particulares, ou aparentemente particulares, e a larga facilidade com que trabalham os camions em regime de aluguer, venham a provocar no *ramo de mercadorias* uma concorrência ao caminho de ferro tão nefasta como a que se estabeleceu no ramo de passageiros.»

«Em todos os relatórios dos anos seguintes continuámos a referir-nos ao assunto.

«Infelizmente acertámos em 1933, com o que havia de suceder, sobretudo a partir de 1935.»

III PARTE

Tarifas

Princípios jurídicos e económicos

Há muito quem suponha, influenciado pelas clássicas doutrinas da economia liberal, que a livre concorrência é a melhor solução do problema ferroviário.

(Continua)